

5

Beschreibung

10

An den Beladungszustand eines Fahrzeugs angepasstes
Fahrdynamikregelungssystem

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Stabilisieren eines Fahrzeugs in kippkritischen Situationen gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1, sowie ein Fahrdynamikregelungssystem zur Kippstabilisierung eines Fahrzeugs gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 9.

Fahrzeuge mit hohem Schwerpunkt, wie z.B. Minivans, SUVs (Sport Utility Vehicles) oder Transporter, neigen insbesondere bei Kurvenfahrten mit zu hoher Querbeschleunigung zum Kippen um die Längsachse. Es werden daher häufig Kippstabilisierungssysteme, wie z.B. ROM (Roll-Over-Mitigation) eingesetzt, mit denen kippkritische Situationen frühzeitig erkannt und Stabilisierungsmaßnahmen ausgelöst werden können. Bekannte Fahrdynamikregelungssysteme, wie z.B. ESP, mit Kippstabilisierungsfunktion (ROM) greifen in der Regel mittels des Bremssystems, des Motormanagements oder einer aktiven Lenkung in den Fahrbetrieb ein, um das Fahrzeug zu stabilisieren. Ein aus dem Stand der Technik bekanntes Fahrdynamikregelungssystem mit ROM-Funktion ist beispielhaft in Fig. 1 dargestellt.

Fig. 1 zeigt eine stark vereinfachte schematische Blockdarstellung eines bekannten ROM-Systems, das im wesentlichen ein Steuergerät 1 mit einem ROM-Regelalgorithmus 4,5, eine Sensorik 2 zum Erkennen eines kippkritischen Fahrzustandes und einen Aktuator 3 zum Durchführen eines Stabilisierungseingriffs umfasst. Erkennt das Steuergerät 1 aufgrund der Sensorsignale der ESP-Sensorik 2 eine

5 kippkritische Situation, greift die Fahrdynamikregelung z.B. durch Betätigung der Radbremse am kurvenäußerem Vorderrad in den Fahrbetrieb ein. Dadurch wird die Querbeschleunigung und die Giergeschwindigkeit des Fahrzeugs verringert und das Fahrzeug stabilisiert. Andere Systeme nutzen z.B. ein aktives
10 Feder/Dämpfersystem (Normalkraftverteilungssystem), das Motormanagement oder ein aktives Lenksystem, um das Fahrzeug zu stabilisieren.

15 Eine wesentliche Ursache für das Kippen eines Fahrzeugs um die Längsachse ist in der Regel eine zu hohe Querbeschleunigung. Moderne Fahrdynamikregelungssysteme nutzen daher üblicherweise eine die Querdynamik des Fahrzeugs beschreibende Größe (die im Folgenden als Indikatorgröße S bezeichnet wird), um eine kippkritische Fahrsituation zu
20 erkennen. Die Indikatorgröße wird mit einem charakteristischem Schwellenwert verglichen und bei Überschreiten der Schwelle ein Stabilisierungseingriff ausgelöst. Die Indikatorgröße bestimmt üblicherweise auch die Stärke des Stabilisierungseingriffs.

25 Fig. 2 zeigt die verschiedenen Eingangsgrößen, die in die Berechnung der Indikatorgröße S einfließen. Eine wesentliche Komponente ist dabei die Querbeschleunigung a_y des Fahrzeugs. Da die Querbeschleunigung a_y der Lenkvorgabe (Lenkradstellung) phasenverzögert folgt, wird der Messwert der Querbeschleunigung a_y üblicherweise in Abhängigkeit von der Änderung des Lenkwinkels und gegebenenfalls weiterer Einflussgrößen P , wie z.B. der zeitlichen Änderung der Querbeschleunigung \dot{a}_y , erhöht. Die resultierende
30 sogenannte effektive Querbeschleunigung, die gleichzeitig die Indikatorgröße S bildet, ist somit eine Funktion F der Querbeschleunigung a_y , der zeitlichen Änderung der Querbeschleunigung \dot{a}_y des Fahrzeugs und gegebenenfalls weiterer Einflussgrößen P .

5 Wie in Fig.2 zu erkennen ist, werden die Eingangsgrößen $a_y, \dot{a}_y/dt, P$ gemäß einer Funktion 4 verknüpft und daraus die Indikatorgröße S berechnet. Die so gewonnene Indikatorgröße S wird schließlich dem Regelalgorithmus 5 zugeführt und bestimmt die Dauer und Stärke des Regeleingriffs.

10

Das Kippverhalten eines Fahrzeugs ist neben den konstruktiven Eigenschaften des Fahrzeugs im wesentlichen von der Beladung abhängig. Mit zunehmender Beladung wächst in der Regel die Kippneigung des Fahrzeugs und umgekehrt. Darüber hinaus können sich auch konstruktive Merkmale, wie z.B. die Federung, altersbedingt verändern und somit auf die Kippneigung des Fahrzeugs auswirken. Beladung und mechanischer Zustand werden bei den bekannten Fahrdynamikregelungen mit Kippstabilisierungsfunktion ROM üblicherweise nicht explizit berücksichtigt.

25 Bekannte Kippstabilisierungsfunktionen ROM sind daher üblicherweise sehr empfindlich, d.h. auf hohe Beladungszustände und weiche Federung abgestimmt, um insbesondere bei Fahrzeugen mit hoher Beladungsvarianz wie z.B. SUVs oder Kleintransportern, ein sicheres Fahrverhalten zu gewährleisten. Dies führt dazu, dass bei normaler Beladung ein Stabilisierungseingriff schon bei sehr niedrigen Querbeschleunigungswerten ausgelöst wird. D.h., bei normaler 30 oder geringer Beladung können die Kippstabilisierungseingriffe zu früh und zu heftig stattfinden.

35 Es ist daher die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Verfahren zur Kippstabilisierung von Fahrzeugen, sowie ein entsprechendes Fahrdynamikregelungssystem zu schaffen, mit dem der Beladungszustand eines Fahrzeug und somit dessen Kippneigung in einfacher Weise abgeschätzt und im Rahmen eines Kippstabilisierungsalgorithmus berücksichtigt werden kann.

40

5 Gelöst wird diese Aufgabe gemäß der Erfindung durch die im Patentanspruch 1 sowie im Patentanspruch 9 angegebenen Merkmale. Weitere Ausgestaltungen der Erfindung sind Gegenstand von Unteransprüchen.

10 Ein wesentlicher Aspekt der Erfindung besteht darin, die aktuelle Kippneigung des Fahrzeugs zu bestimmen, indem wenigstens die Masse des Fahrzeugs (oder der Zuladung) ermittelt wird, und das Reglerverhalten des Kippstabilisierungsalgorithmus auf die aktuelle Fahrzeugmasse abzustimmen. Dadurch kann der Kippstabilisierungsalgorithmus an den jeweiligen Beladungszustand bzw. die jeweilige Kippneigung des Fahrzeugs angepasst werden.

Die Fahrzeugmasse kann z.B. mittels einer Sensorik, wie z.B. einer Radkraftsensorik zur Bestimmung der Normalkräfte (Radaufstandskräfte) oder einer Sensorik zur Messung des Einfederwegs bestimmt werden. Wahlweise kann die Fahrzeugmasse auch durch Auswertung des Fahrverhaltens, wie z.B. des Beschleunigungs- oder Bremsverhaltens des Fahrzeugs, unter Aufstellung einer Kräfte- oder Momentenbilanz geschätzt werden. Hierzu sind verschiedene Schätzverfahren bereits bekannt. Das Schätzen der Fahrzeugmasse hat den Vorteil, dass neben der ohnehin vorhandenen ESP-Sensorik keine weitere Sensorik vorgesehen werden muss. Zum Schätzen der Fahrzeugmasse werden z.B. die Raddrehzahlsensoren und das Motormomentensignal ausgewertet, optional ein Querbeschleunigungs- und Gierratensor, ein Lenkwinkelsensor und/oder ein Längsbeschleunigungssensor.

35 Die erhaltene (gemessene oder geschätzte) Information über die Fahrzeugmasse kann schließlich von der Fahrdynamikregelung berücksichtigt werden.

Die Kippneigung eines Fahrzeugs wird neben der Höhe (Masse) der Zuladung insbesondere auch durch die Position bzw. Verteilung der Zuladung beeinflusst. Es wird daher

5 vorgeschlagen, vorzugsweise auch eine Information über die Position der Zuladung, insbesondere die Schwerpunktshöhe (der Zuladung oder des Fahrzeugs), zu ermitteln und bei der Kippstabilisierung zu berücksichtigen.

10 Gemäß einer ersten Ausführungsform der Erfindung wird der Fahrzeugschwerpunkt (dies umfasst auch eine Information, aus der sich der Fahrzeugschwerpunkt herleiten lässt) zusätzlich durch Auswertung einer charakteristischen Geschwindigkeit v_{ch} des Fahrzeugs geschätzt. Die charakteristische Geschwindigkeit ist ein Parameter in der bekannten "Ackermann-Gleichung" und beschreibt das Eigenlenkverhalten eines Fahrzeugs. Bei üblicher Fahrwerksauslegung gilt, dass ein Fahrzeug bei einer Verschiebung des Schwerpunkts nach oben ein stärker untersteuerndes Fahrverhalten zeigt und

15 somit eine kleinere charakteristische Geschwindigkeit hat und umgekehrt. Bei einer Verschiebung des Schwerpunkts (bei konstanter Masse und Schwerpunktshöhe) nach hinten, zeigt ein Fahrzeug dagegen ein weniger untersteuerndes Fahrverhalten und somit eine höhere charakteristische Geschwindigkeit v_{ch}

20 und umgekehrt. Die charakteristische Geschwindigkeit v_{ch} wird bei bekannten Fahrdynamikregelungen üblicherweise selbst wiederum geschätzt. Aus der Abweichung der geschätzten charakteristischen Geschwindigkeit v_{chEst} von der nominalen charakteristischen Geschwindigkeit v_{chNom} kann somit zumindest

25 qualitativ eine Information über die Position der Ladung (Höhe des Schwerpunkts und/oder Position in Längsrichtung des Fahrzeugs) gewonnen werden.

30 Gemäß einer zweiten Ausführungsform der Erfindung kann die Position des Fahrzeugschwerpunkts und insbesondere die Schwerpunktshöhe aus einer Betrachtung der Radaufstands Kräfte an einem kurveninneren und einem kurvenäußereren Rad bei einer Kurvenfahrt geschätzt werden. Bei einem hohen Massenschwerpunkt ist die Radaufstandskraft am kurvenäußereren Rad

35 vergleichsweise höher als bei einem niedrigen Massenschwerpunkt (gleiche Masse der Zuladung) bei gleicher

40

5 Querbeschleunigung. Durch die erhöhte Kippneigung des Fahrzeugs werden die kurveninneren Räder bei hohem Massenschwerpunkt stärker entlastet. Aus dem Verhältnis der Radaufstands Kräfte F_{N1}/F_{Nr} eines kurveninneren und eines kurvenäußeren Rades lässt sich somit die Höhe des
10 Fahrzeugschwerpunkts qualitativ abschätzen.

Die Radaufstands Kräfte F_N können wiederum entweder mittels einer geeigneten Sensorik gemessen oder aus dem Verhältnis der Radschlüpfen der einzelnen Räder geschätzt werden. Die
15 Radschlüpfen können wiederum mittels der ohnehin vorhandenen ESP-Sensorik, insbesondere der Raddrehzahlsensoren, berechnet werden.

Gemäß einer dritten Ausführungsform der Erfindung können die
20 in den Ausführungsformen 1 und 2 beschriebenen Schätzverfahren kombiniert werden, um eine qualitative Verbesserung und eine höhere Verfügbarkeit der geschätzten Schwerpunktshöhe zu erreichen.

25 Die erfindungsgemäß ermittelte Information über die Kippneigung des Fahrzeugs (d.h. die Fahrzeugmasse und ggf. zusätzlich die geschätzte Position des Schwerpunkts) kann gemäß einer ersten Ausführungsform in die Berechnung der Indikatorgröße S einfließen und somit den Auslösezeitpunkt
30 bzw. Deaktivierungszeitpunkt der Regelung beeinflussen.

Wahlweise kann die Information über die Kippneigung auch in den Kippstabilisierungsalgorithmus selbst einfließen und eine charakteristische Eigenschaft des Algorithmus, wie z.B. eine
35 Anregelschwelle ($a_{y,krit}$), eine Regelabweichung, z.B. für einen Radschlupf, oder eine Stellgröße, wie z.B. das Bremsmoment oder das Motormoment, beeinflussen. Die charakteristische Eigenschaft des Algorithmus ist somit eine Funktion der Kippneigung des Fahrzeugs, d.h. der Fahrzeugmasse und ggf.
40 zusätzlich der Position des Fahrzeugschwerpunkts. Bei hoher Kippneigung, d.h. hoher Fahrzeugmasse oder hoher Schwerpunktshöhe,

5 kann somit ein Stabilisierungseingriff früher eingeleitet oder mit stärkerem Ausmaß durchgeführt werden als bei geringer Kippneigung.

Ein erfindungsgemäßes Fahrdynamikregelungssystem mit
10 Kippstabilisierungsfunktion umfasst vorzugsweise eine Einrichtung (Sensorik oder Schätzalgorithmus), mittels der die Fahrzeugmasse und/oder die Position des Fahrzeugschwerpunkts berechnet oder geschätzt werden kann, ein Steuergerät, in dem der Kippstabilisierungsalgorithmus
15 hinterlegt ist, wobei der Kippstabilisierungsalgorithmus derart realisiert ist, dass das Regelverhalten des Algorithmus von der Fahrzeugmasse und/oder der Position des Fahrzeugschwerpunkts abhängig ist.

20 Die Erfindung wird nachstehend anhand der beigefügten Zeichnungen beispielhaft näher erläutert. Es zeigen:

25 Fig. 1 eine schematische Blockdarstellung eines bekannten Kippstabilisierungssystems;

Fig. 2 eine schematische Darstellung einer Funktion zur Bildung einer Indikatorgröße S;

30 Fig. 3 eine Blockdarstellung eines Kippstabilisierungssystems gemäß einer Ausführungsform der Erfindung;

Fig. 4 die Schlupf- und Aufstandskraftverhältnisse bei Geradeaus- und Kurvenfahrt; und

35 Fig. 5 die Abhängigkeit der kritischen Querbeschleunigung von der Schwerpunktshöhe.

Bezüglich der Erläuterung der Fig. 1 und 2 wird auf die Beschreibungseinleitung verwiesen.

5 Fig. 3 zeigt eine schematische Blockdarstellung eines
Kippstabilisierungssystems. Das System umfasst im
wesentlichen ein Steuergerät 1 mit einem Kippstabilisierungs-
algorithmus ROM (Roll-Over-Mitigation), eine Sensorik 2 zum
Erfassen von Fahrzustandsgrößen und verschiedene Aktuatoren
10 9,10, mit denen die erforderlichen Stabilisierungseingriffe
umgesetzt werden. Die Blocks 4,7,8 sind in Software
realisiert und dienen der Verarbeitung der Sensorsignale
(Block 7), der Schätzung der Kippneigung (durch Schätzung der
Fahrzeugmasse und der Position des Schwerpunkts) des
15 Fahrzeugs (Block 8), und der Erzeugung einer Indikatorgröße S
(Block 4).

Das Kippstabilisierungssystem nutzt in diesem Beispiel
ausschließlich die bereits vorhandene ESP-Sensorik 2 sowohl
20 zum Erkennen einer kippkritischen Fahrsituation als auch zum
Schätzen der Fahrzeugmasse m und der Höhe des Schwerpunkts
 h_{sp} . (Wahlweise könnte auch eine zusätzliche Sensorik
vorgesehen sein, mittels der die gesuchten Größen (m, h_{sp})
gemessen werden können.)

25 Die ESP-Sensorik 2 umfasst insbesondere Raddrehzahlsensoren,
einen Lenkwinkelsensor, einen Querbeschleunigungssensor,
einen Gierratensor, etc.. Die Sensorsignale werden in
Block 7 verarbeitet und dabei insbesondere entstört und
30 gefiltert. Vorzugsweise wird auch eine Plausibilitäts-
überwachung der Sensorsignale durchgeführt.

35 Ausgewählte Signale, nämlich die Querbeschleunigung a_y , der
Gradient d_{ay}/dt und gegebenenfalls weitere Größen P fließen
in den Block 4. Darin wird, wie vorstehend bezüglich Fig. 2
beschrieben wurde, eine Indikatorgröße S berechnet, die die
Freigabe bzw. Deaktivierung von Stabilisierungseingriffen
steuert. Die Indikatorgröße S bestimmt dabei auch die Stärke
der Stabilisierungseingriffe.

5 Um unterschiedliche Beladungszustände des Fahrzeugs bei der Kippstabilisierung berücksichtigen zu können, ist zusätzlich ein Block 8 vorgesehen. Block 8 umfasst Algorithmen, mit denen sich die Fahrzeugmasse m (bzw. eine Information, aus der sich die Fahrzeugmasse ableiten lässt) und die Höhe des

10 Fahrzeugschwerpunkts h_{sp} schätzen lassen. Die gesuchten Schätzgrößen m , h_{sp} werden insbesondere aus der Querbeschleunigung a_y , den Raddrehzahlen n , dem Motormoment und der Gierrate ermittelt.

15 Die Schätzwerte m, h_{sp} werden schließlich dem Kippstabilisierungsalgorithmus zugeführt und dazu verwendet, eine charakteristische Eigenschaft des Algorithmus, wie z.B. eine Anregelschwelle ($a_y, krit$), eine Regelabweichung, z.B. für einen Radschlupf, oder eine Stellgröße, wie z.B. das

20 Bremsmoment oder das Motormoment, zu verändern. Wahlweise könnte auch die Indikatorgröße S modifiziert werden. Die charakteristische Eigenschaft des Algorithmus ist somit eine Funktion der Fahrzeugmasse m und/oder der Position des Fahrzeugschwerpunkts h_{sp} . Bei hoher Kippneigung, d.h. hoher

25 Fahrzeugmasse m oder hohem Schwerpunkt h_{sp} , kann somit ein Stabilisierungseingriff früher eingeleitet oder mit stärkerem Ausmaß durchgeführt werden als bei geringer Kippneigung.

Die Fahrzeugmasse m wird z.B. bei einem Brems- oder

30 Beschleunigungsvorgang durch Aufstellung einer Kräftebilanz der am Fahrzeug wirkenden Kräfte unter Berücksichtigung der Beschleunigung bzw. Verzögerung des Fahrzeugs ermittelt.

Die Position des Schwerpunkts in z -Richtung (vertikale

35 Richtung) als auch in Fahrzeuglängsrichtung (vorne, hinten) kann beispielsweise über die charakteristische Geschwindigkeit v_{ch} des Fahrzeugs geschätzt werden. Die charakteristische Geschwindigkeit v_{ch} ist ein Parameter, der das Eigenlenkverhalten eines Fahrzeugs beschreibt. Nach der

40 Ackermann-Gleichung, die die Gierrate $d\psi/dt$ eines Fahrzeugs gemäß dem sogenannten "Einspurmodell" berechnet, gilt:

5

$$\frac{d\psi}{dt} = \frac{v_x \cdot \delta_R}{l \cdot (1 + v_x^2 : v_{ch}^2)}$$

wobei v_x die Fahrzeuggeschwindigkeit in Längsrichtung, δ_R der Lenkwinkel, l der Radstand und v_{ch} die charakteristische Geschwindigkeit ist.

Bei üblicher Fahrwerksauslegung gilt, dass ein Fahrzeug bei einer Verschiebung des Schwerpunkts nach oben ein stärker untersteuerndes Fahrverhalten zeigt und somit eine kleinere charakteristische Geschwindigkeit v_{ch} hat und umgekehrt. Bei einer Verschiebung des Schwerpunkts (bei konstanter Masse und Schwerpunktshöhe) nach hinten, zeigt ein Fahrzeug dagegen ein weniger untersteuerndes Fahrverhalten und somit eine höhere charakteristische Geschwindigkeit v_{ch} und umgekehrt.

20

Durch Abschätzung der charakteristischen Geschwindigkeit v_{ch} aus der vorgenannten Beziehung lässt sich zumindest eine qualitative Information über die Position des Fahrzeugschwerpunkts bzw. die Verteilung der Zuladung im Fahrzeug ermitteln. Je nachdem, ob die geschätzte charakteristische Geschwindigkeit größer oder kleiner ist als ein Nominalwert $v_{ch,nominal}$ (z.B. ohne Zuladung) kann somit eine Aussage über die Position des Masseschwerpunkts getroffen werden. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die qualitativen Aussagen, die durch Abschätzung der charakteristischen Geschwindigkeit v_{ch} getroffen werden können. Die erste Tabelle gilt dabei beispielhaft für kleine Zuladung und die zweite Tabelle für große Zuladung.

kleine Zuladung	Beladung mittig	Beladung hinten
hoher Ladungsschwerpunkt	$v_{ch} < v_{ch,nominal}$	$v_{ch} < v_{ch,nominal}$
niedriger Ladungsschwerpunkt	$v_{ch} \approx v_{ch,nominal}$	$v_{ch} > v_{ch,nominal}$

35

hohe Zuladung	Beladung mittig	Beladung hinten
hoher Ladungsschwerpunkt	$v_{ch} < v_{ch_nominal}$	$v_{ch} < v_{ch_nominal}$
niedriger Ladungsschwerpunkt	$v_{ch} \approx v_{ch_nominal}$	$v_{ch} > v_{ch_nominal}$

5

Wahlweise kann die Schwerpunktshöhe auch aus den Radaufstandskräften an kurveninneren und kurvenäußereren Rädern bei Kurvenfahrt geschätzt werden. Bei einem hohen Massenschwerpunkt (d.h. hohe Zuladung) ist die Radaufstandskraft am kurvenäußereren Rad vergleichsweise höher als bei einem niedrigen Massenschwerpunkt bei gleicher Querbeschleunigung. Durch die erhöhte Kippneigung des Fahrzeugs werden die kurveninneren Räder bei hohem Massenschwerpunkt stärker entlastet. Aus dem Verhältnis der Radaufstandskräfte F_{N1}/F_{Nr} kurveninnerer und kurvenäußerer Räder lässt sich somit die Höhe des Fahrzeugschwerpunkts qualitativ schätzen.

Fig. 4 zeigt den Verlauf des Radaufstandskraftverhältnis F_{N1}/F_{Nr} und der Radschlüpfen λ an einem linken und einem rechten Rad (Indizes l, r; hier ist $F_{B1} = F_{Br}$). Bis zum Zeitpunkt t_0 fährt das Fahrzeug geradeaus und dann in eine Linkskurve. Der Radschlupf λ_1 (Antriebs- oder Bremsschlupf) am kurveninneren linken Rad nimmt dabei zu, der am rechten Rad ab. Das Radaufstandskraftverhältnis F_{N1}/F_{Nr} sinkt entsprechend, wie in der Figur zu erkennen ist. Durch die Auswertung des Radaufstandskraftverhältnisses in Abhängigkeit von der Querbeschleunigung lässt sich wiederum die Schwerpunktshöhe schätzen.

Fig. 5 zeigt die Abhängigkeit der Querbeschleunigung a_{yAR} (bei der das kurveninnere Hinterrad vom Boden abhebt) von der Schwerpunktshöhe h_{sp} (Bei der kritischen Querbeschleunigung a_{y_krit} kippt das Fahrzeug um). Wie zu erkennen ist, nimmt die Querbeschleunigung a_{yAR} mit zunehmender Schwerpunktshöhe h_{sp} ab. Durch zusätzliches Bremsen (siehe Verzögerung a_x)

5 reduziert sie sich weiter. Das Abheben eines Hinterrades kann somit erfasst und die Schwerpunktshöhe geschätzt werden.

Durch eine Kombination der beiden Verfahren zur Schwerpunktshöhen-Bestimmung lässt sich eine qualitative
10 Verbesserung und eine höhere Verfügbarkeit der geschätzten Schwerpunktshöhe erreichen.

5

Bezugszeichenliste

10

1 Steuergerät
2 ESP-Sensorik
3 Aktuator
15 4 Funktion zu Berechnung der Indikatorgröße
 5 Kippstabilisierungsalgorithmus
 6 zusätzliche Sensorik
 7 Signalaufbereitung
 8 Masse- und Schwerpunktsschätzung
20 9 Bremssystem
 10 Motormanagement
 S Indikatorgröße
 F_N Radaufstandskraft
 F_B Radtangentialkraft
25 m Fahrzeugmasse
 h_{sp} Schwerpunktshöhe
 a_y Querbeschleunigung
 a_x Längsbeschleunigung
 P Parameter
30 n Raddrehzahlen
 λ Radschlupf

5

Patentansprüche

10

1. Verfahren zur Kippstabilisierung eines Fahrzeugs in kritischen Fahrsituationen, bei dem ein Kippstabilisierungsalgorithmus (4,5,8) in einer kritischen Situation mittels eines Aktuators (3,9,10) in den Fahrbetrieb eingreift, um das Fahrzeug zu stabilisieren, dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrzeugmasse (m) ermittelt und der Kippstabilisierungsalgorithmus (4,5,8) in Abhängigkeit von der Fahrzeugmasse (m) ausgeführt wird.

15

20

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrzeugmasse (m) mittels eines Algorithmus (8) geschätzt wird.

25

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass eine Information über den Fahrzeugschwerpunkt (h_{sp}) geschätzt und der Kippstabilisierungsalgorithmus (4,5,8) in Abhängigkeit von der Fahrzeugmasse (m) und der Information über den Fahrzeugschwerpunkt (h_{sp}) ausgeführt wird.

30

4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Information über den Fahrzeugschwerpunkt (h_{sp}) aus der geschätzten charakteristischen Geschwindigkeit (v_{ch}) abgeleitet wird.

35

5. Verfahren nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Information über den Fahrzeugschwerpunkt (h_{sp}) aus dem Verhältnis der Radaufstandskräfte (F_{N1}/F_{Nr}) gegenüber liegender Räder bei einer Kurvenfahrt ermittelt wird.

40

6. Verfahren nach Anspruch 3 und 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Information über den Fahrzeugschwerpunkt (h_{sp}) aus

5 der geschätzten charakteristischen Geschwindigkeit (v_{ch}) und aus dem Verhältnis der Radaufstands Kräfte (F_{N1}/F_{Nr}) gegenüber liegender Räder bei einer Kurvenfahrt ermittelt wird.

7. Verfahren nach einem der Ansprüche 3 bis 6, dadurch
10 gekennzeichnet, dass eine Indikatorgröße (S) mittels der ein Stabilisierungseingriff freigegeben oder deaktiviert wird, oder eine charakteristische Eigenschaft des Kippstabilisierungsalgorithmus (4,5,8) in Abhängigkeit von der Fahrzeugmasse (m) oder der Fahrzeugmasse (m) und der
15 Information über den Fahrzeugschwerpunkt (h_{sp}) bestimmt wird.

8. Verfahren nach einem der Ansprüche 3 bis 6, dadurch
gekennzeichnet, dass eine Anregelschwelle, eine
Regelabweichung oder eine Stellgröße des Kippstabilisierungs-
20 algorithmus (4,5,8) in Abhängigkeit von der Fahrzeugmasse (m)
oder der Fahrzeugmasse (m) und der Information über den
Fahrzeugschwerpunkt (h_{sp}) bestimmt wird.

9. Fahrdynamikregelungssystem zur Kippstabilisierung eines
25 Fahrzeugs in kritischen Fahrsituationen, umfassend ein Steuergerät (1), in dem ein Kippstabilisierungsalgorithmus (4,5,8) hinterlegt ist, eine Sensorik (2) zum Erfassen aktueller Ist-Werte von Fahrzustandsgrößen ($a_y, day/dt, P, n$) und einen Aktuator (3) zum Durchführen eines Stabilisierungs-
30 einges bei Erkennen einer kippkritischen Situation, dadurch gekennzeichnet, dass mittels der Sensorik (2) eine Information über die Fahrzeugmasse (m) ermittelt wird und der Kippstabilisierungsalgorithmus (4,5) derart eingerichtet ist, dass das Reglerverhalten eine Funktion der Fahrzeugmasse (m)
35 ist.

10. Fahrdynamikregelungssystem nach Anspruch 9, dadurch
gekennzeichnet, dass das Steuergerät (1) einen Algorithmus (8) zum Schätzen der Fahrzeugmasse (m) umfasst.

5 11. Fahrdynamikregelungssystem nach Anspruch 9, dadurch
gekennzeichnet, dass das Steuergerät (1) einen Algorithmus
(8) zum Schätzen einer Information über den Fahrzeug-
schwerpunkt (h_{sp}) umfasst, wobei diese Information zusammen
mit der Fahrzeugmasse (m) bei einer Kippstabilisierung
10 berücksichtigt wird.

12. Fahrdynamikregelungssystem nach Anspruch 11, dadurch
gekennzeichnet, dass die Information über den
Fahrzeugschwerpunkt (h_{sp}) aus der geschätzten
15 charakteristischen Geschwindigkeit (v_{ch}) abgeleitet wird.

13. Fahrdynamikregelungssystem nach Anspruch 9, dadurch
gekennzeichnet, dass eine Sensorik (2,6) vorgesehen ist,
mittels der ein Verhältnis der Radaufstands Kräfte (F_{N1}/F_{Nr})
20 gegenüber liegender Räder ermittelt werden kann.

1 / 3

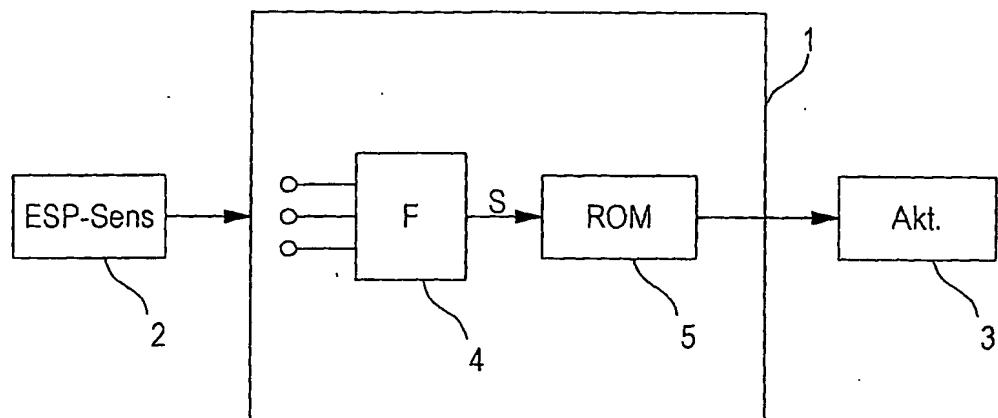


Fig. 1

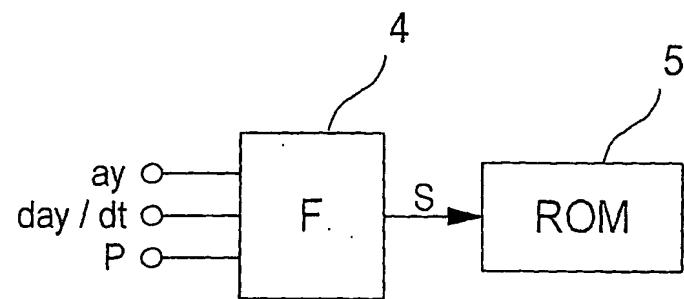


Fig. 2

2 / 3

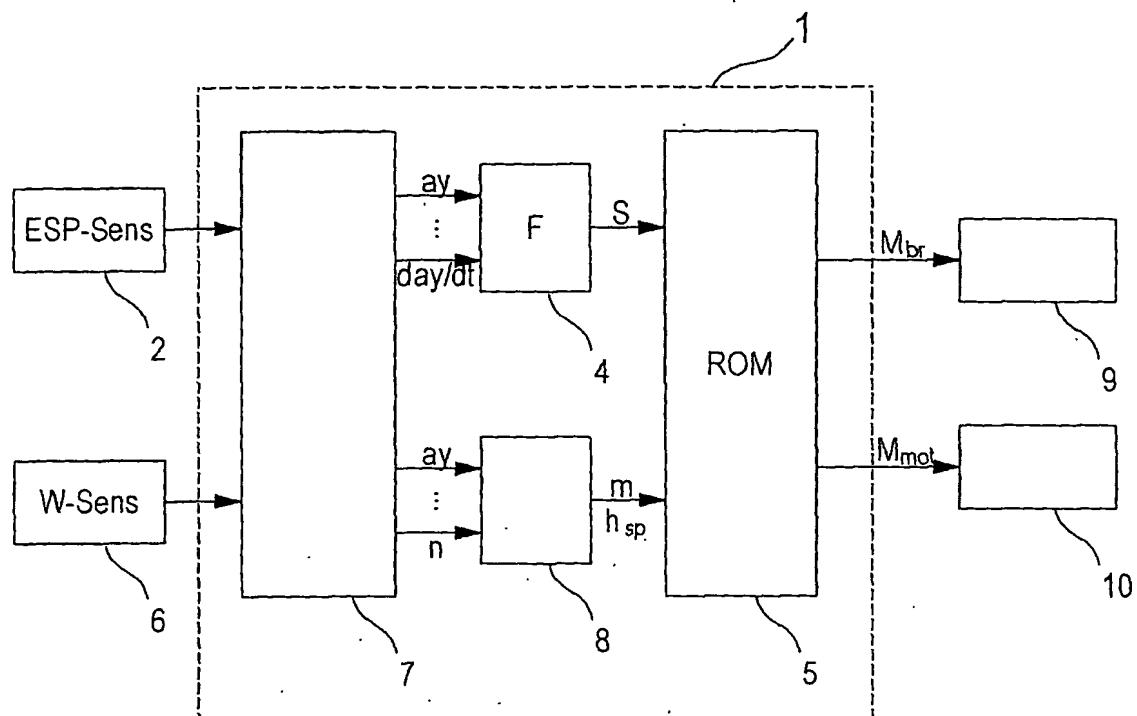


Fig. 3

3 / 3

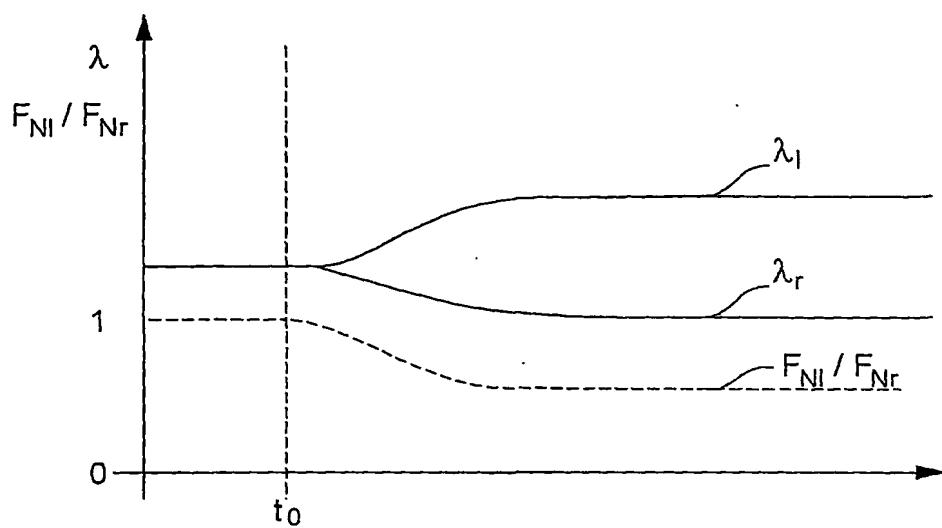


Fig. 4

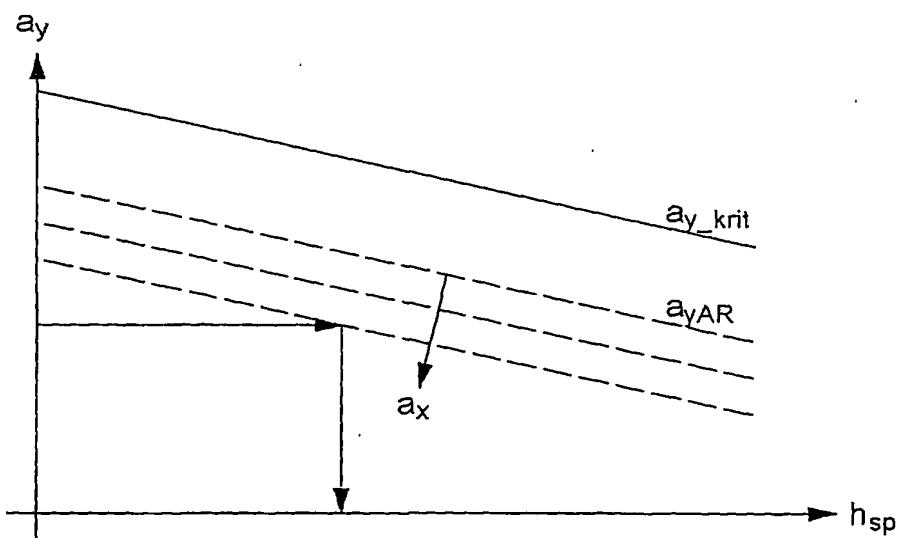


Fig. 5